

A kerékgyártó mesterség termékei a limitációkban

LIMITÁCIÓK, KONTÓSKÖNYVEK ÉS PÉNZTÁRKÖNYVEK KUTATÁSA

Az iparosok által készített termékek áraihoz és típusaihoz a limitációk, a kontóskönyvek és pénztárkönyvek, továbbá a hagyatéki leltárak az elsődleges források. Az árszabásokban a kerékgyártó mesterség termékei közül legfőképp a járművekre és azok alkatrészeire találunk adatokat. Domonkos Ottó soproni és Sopron megyei 16–19. századi ár- és bérlimitációkat ismertet, s foglalja össze ezek tanulságait.¹ Bárth János Pest–Pilis–Solt vármegye 1812. évi ár- és bérszabását közli: 51 különböző kézműves mesterség árait, köztük a kerékgyártó mesterségét is, valamint fuvarosok díjait, napszámos-béreket, vendéglői ételárakat és fogadók szállásdíjait, illetve cseléd- és pásztorbéreket.² Paládi-Kovács Attila a paraszti járművek 18. századi formáit kutatja Moson és Pozsony vármegyei bognár, kovács és kötélverő árszabásokban.³ További árszabásokat találunk a céhek történetét és emlékeit feldolgozó irodalmakban, továbbá Bogdán István *Régi magyar mesterségek* című munkájában.⁴ A Magyar Tudományos Akadémia Néprajzi Kutatóintézete által 1995-ben elindított *Az Mester Emberek Míveinek árazása* című sorozat több szakma kutatóinak nyújt segítséget a limitációk közlésével. 2004-ben jelent meg H. Csukás Györgyi szerkesztésében a *Vasárosok, kovácsok, kerékgyártók, kaskötők árszabásai (1626–1821)*.⁵ A 20. századi ákról, a mesterek társadalmi kapcsolatairól és munkáiról hagyatéki leltárak, kontós könyvek és pénztárkönyvek adatait közlik többen is.⁶ Bodgál Ferenc 1967. évi közleménye az ároktövi kovácsokról az elsők közt említendő ebben a témában, a kerékgyártó mesterséget illetően azonban sokat kellett várnunk hasonló jellegű elemzésekre. Kemecsi Lajos és Szilágyi Miklós 2009-ben közzétették egy-egy kerékgyártó kontóskönyv adatait, és foglalták össze ezek jelentőségét, Cseh Fruzsina 2012-ben hasonlította össze két kerékgyártó mester pénztárkönyvét.⁷ Klamár Zoltánnak egy magyarkanizsai (egykor Ó-Kanizsa) három generációs kerékgyártó dinasztia iratanyagát volt szerencséje

¹ Domonkos 1980; Domonkos 1981; Domonkos 1991a: 705–726.

² Bárth 1987.

³ Paládi-Kovács 1998.

⁴ Bogdán 1973.

⁵ H. Csukás 2004; Paládi-Kovács 2002: 19–20; Flórián 1994.

⁶ Kemecsi 1998: 115–117; Domonkos 1956; Domonkos – Kiss – Nagybakay 1986.

⁷ Bodgál 1967; Kemecsi 2009; Szilágyi 2009; Cseh 2012.

feldolgozni: 1908-tól 1929-ig vezetett feljegyzéseket, amelyekből sok termék pontos méreteit is megtudjuk. A műhelyalapító mester végrendelete, a műhely megalapításának 50. évfordulójára született emléklap és a számlák a szerszámkészletről, annak változásáról, a műhely történetéről vallanak.⁸ A bogárnártermékek vasalásával kapcsolatos adatokat tartalmaz Kothenz Kelemennek a sükösdí kovácsmesterek munkájáról megjelent kötete.⁹

A KERÉKGYÁRTÓK TERMÉKEI A LIMITÁCIÓKBAN

A 17. század elejéig a vármegyék és a városok is szabályozták a mezőgazdasági és ipari termékek árát. 1659-től a vármegyék kapták meg ezt a jogot, és a városi polgárság, illetve a céhes mesterek küzdelme ellenére meg is tartották egészen a 18. század végéig. Ennek ellenére a céhek igyekeztek saját maguk árakat meghatározni (többek közt ezt tiltotta meg az 1715. évi 79. törvénycikk). Több limitáció tanúskodik arról, hogy egyes vármegyék a mesteremberek és a városi magistratus véleményét is kikérték az árak szabályozásakor.¹⁰ A városi és vármegyei hatóságok, illetve a céhek közti árszabályozás körüli harc eredménye az is, hogy a 18. század elején a korábbinál jóval több limitációt adtak ki a városok és a megyék, s helyenként egyre részletesebbeket.¹¹ 1792-től az addigi vármegyeenkénti limitálás helyett az ország kerületi beosztását alapul véve igyekeztek a megyék az árakat egyeztetni és egységes szabályozást kialakítani.¹² Szombathelyen például 1812-ben a készített járművek és mezőgazdasági eszközök mellett a tengely mérete is kiderül az árszabásból. Végül 1824-ben egy helytartótanácsi rendelet a kézműves áruk helyi árazását a megyéknek is megtiltotta.¹³

Erdélyben a 16. század közepére alakult ki olyan fokú aránytalanság a megyei és városi szinten szabályozott árak terén, hogy az országgyűlés majdnem egy évszázadon keresztül hét teljes és több részleges limitációban rögzítette az árakat. A 17. század második felétől a szabadkereskedelem elve miatt elmaradtak a központi árszabályozások.¹⁴

A kerékgyártó limitációkban feltüntetett termékek összehasonlítása nem feltétlenül nyújt pontos képet egy-egy alkatrész vagy jármű részletes történetéről,

⁸ Klamár 2005.

⁹ Kothenz 2012.

¹⁰ Balogh 1981; Domonkos 1981: 45.; Heves vármegye 1716. évi limitációja tartalmazza a mesteremberek és a városi magistratus javaslatait is a vármegye limitációja mellett. H. Csukás 2004: 286–287.

¹¹ Domonkos 1981: 45.; Domonkos – Kiss – Nagybakay 1986; Flórián 1994.

¹² Balogh 1981: 72; Nyakas 1981: 75.

¹³ Spóner 2005: 161; H. Csukás 2004: 352–354.

¹⁴ Fodor 1993; Szilágyi 1877, 1882.

hiszen az árszabásokat a megyék gyakran átvették egymástól. Mégis az árszabások országos áttekintése újabb adatokkal szolgálhat egy termék területi elterjedéséről, illetve megerősítheti a korábbi kutatások eredményeit, s a technikai részletek fontosabb korszakokat jelölhetnek a mesterségben.¹⁵ Érdekes az azonos időszakból, de különböző területekről származó limitációknak az árait összehasonlítani. Az árszabályzatok nem csak kész járműveket tartalmaznak, a listák nagy részét az alkatrészek felsorolása és azok ára teszi ki. Fentebb azonban már említettük, hogy a termékek számát egy limitációban gyakran az is befolyásolta, hogy a vármegyék, esetleg a céhek mit tartottak szabályozásra alkalmas árunak. Ezért gyakran a mezőgazdasági eszközök kimaradtak a limitációkból, noha feltehetően azokat is elkészítették a bognárok.

Az első ismert kerékgyártó árszabás 1560-ból, Kassáról származik, ebben társzekeret, négylőcsös kocsit és szekeret találunk, továbbá ezek alkatrészeit. 1610-ben Szepes vármegyében megemlíti a furmányos szekeret (illetve annak kerekét: *Fuhrmannsrad*) (1–2. mellékletek), továbbá az 1620-as évekből származó országgyűlési árszabásokban is megtaláljuk a børszekeret, társzekeret és hintószekeret.¹⁶ Szintén Kassáról és Ungvárról ismerünk limitációkat 1626-ból, előbbi a felvidéki vármegyékre, többek közt Abaújra és Zemplénre volt érvényes, míg utóbbi Ung vármegyére. Mindkét limitáció két-háromféle kerekés járművet, illetve annak alkatrészeit tartalmazza, fakó szekeret, öreg szekeret, kocsit kassal vagy kas nélkül. Nincsenek mezőgazdasági eszközök, s nem térnek ki a magas színvonalat képviselő árakra például a kassai céh által előállított termékekre. Az 1633-as, csak Abaúj megyére vonatkozó árszabás sem részletes, amit azzal indokoltak, hogy olyan sokféle terméket készítenek, gyakran más iparágak képviselőivel együtt (kovács, lakatgyártó, szíjgyártó stb.), hogy nem lehet egységesen meghatározni az árakat. A vármegyei limitációkkal ellentétben az 1635-ös kassai árszabás már felsorolja az itteni kerékgyártó céh magas színvonalat képviselő termékeit: 7 különböző kerekés járművet és 12 alkatrészt. Ez az első limitáció, amelyben már a hintót is megtaláljuk: *Egy új hintó szekeret szerszámostól per 20 forint*. Továbbá kereskedőknek készült járművekről is olvashatunk: *Egy pár létra posztó szekérhez 1 forint 25 dénár és szintén egy pár létra boros szekérhez 1 forint 20 dénár*.¹⁷ (3. melléklet) Kimaradnak ezek a termékek a többi ismert 17. század második feléből

¹⁵ Az utóbbi években a limitációk kutatása nagy lendületet kapott, ennek köszönhetően számos kiadott árszabás rendelkezésre áll: H. Csukás 2004., illetve az 1986-ban, az árszabáskataszterben Domokos–Kiss–Nagybákay 1986. megjelölt, lentebb hivatkozott források. A kiadott árszabások mennyisége, időbeli és területi szóródása kellően reprezentatív egy ilyen jellegű összehasonlításhoz, mindez azonban nem zárja ki a további forrásfeltárások hasznosságát a fenti kérdések árnyaltabb megválaszolásának érdekében.

¹⁶ Szilágyi 1882: 284, 290, 335, 407.

¹⁷ Kerekas 1901: 475–476; Bogdán 1973: 217; Spóner 2005: 162. A borsodi és abaúji limitációk alapján a két megyében a kerékgyártó mesterség fejlődését Spóner Péter hasonlította össze fentebb idézett művében. Spóner 2005.

származó vármegyei limitációból is, melyek közt sajnos városi árszabásokat nem találunk: Abaúj, Moson, Zemplén, Sáros, Borsod, Szatmár, Ung, Sopron. Ezekben a vármegyékben egyébként egymáshoz hasonló árakat állapítottak meg: egy új kocsikerék 50–60 dénár, egy furmányos szekérbe való hátsó kerék 75 dénár, első kerék faluhelyen 45, városban 60 dénár.¹⁸

A kerékgyártó limitációk korszakonkénti területi összehasonlításánál figyelembe kell vennünk, hogy a termékek árát befolyásolta a fa mindenkori ára is. Az 1560-as kassai árszabás végén meg is jegyzik, hogy *Mi most lelkunk zerinth igi esmertuk az ideohez kepest aminth a fat agiak es egieib eleseketh*.¹⁹ Szintén az abaúji árszabásokban tapasztaljuk először, a 17. század második felében, hogy egyes termékek árát külön meghatározták faluhelyen és külön városban (4. melléklet). Példál 1669, Kassa: *egy afféle kerek elsőért városba 60, míg falun 45 dénárt kértek*. 1696, Kassa: *egy városba utolsó tengellynek 50, faluhelyen 40 dénár*. Ennek indoklását is közli sok limitáció, többek közt Szatmár vármegye 1706-os árszabása. Az erdőkhez közelebb eső falusi és mezővárosi iparosok könnyebben, tehát olcsóbban juthattak fához, mint a városiak, akik gyakran kénytelenek voltak azt megvenni. Emiatt utóbbiak drágábban is árulhattak bizonyos termékeket. Érdekes módon ugyanennek a vármegyének az 1812-es limitációja a korábbiakkal ellentétben már azt állítja, hogy a szabad királyi városokban, Szatmárnémetiben és Nagybányán könnyebb megszerezni a fát, ezért ott az árszabáshoz képest egy nyolcad és egy hatod résszel olcsóbban árulhatják a kerékgyártók termékeiket.²⁰ Pozsony vármegyében, Pozsonyban 1743-ban a termékek azért drágábbak, *mivel dragab az fa s élett*. Valamivel olcsóbbak a termékek Somorjában, s a legolcsóbbak Hegyalján.²¹ A Hajdúkerületben az 1794-es limitációs tárgyalásokon épp a kerékgyártó és a bodnár szakma termékeinek limitálásában nem sikerült megállapodni, mert a fa ára az egyes törvényhatóságokban nagyon eltérő volt.²²

A 17. századi erdélyi és a 18. század elejétől a részletesebb magyarországi limitációknak köszönhetően egyre több adat áll rendelkezésre a mesterségről. Az 1625. évi gyulafehérvári országgyűlésen elfogadott árszabásból az is kiderül, hogy lőcsöt a fa tövéből volt érdemes készíteni: *Egy lőcsöt, hajtottat, fa tövéből csináltattat, tizenöt pénzen*.²³ Gömör vármegyében, 1704-ben faanyag szerint is megkülönböztették egy öreg szekérre való kerék árát: *Egy nagy öreg szekérhez való bikkfából csinált kerek ára 60 dénár, Kőrös fabul csinált öreg szekérhez való kerek ára 75 dénár, Cserfából csinált hason lo öreg kerek ára 60 dénár, Szil fabul*

¹⁸ Spóner 2005: 162; H. Csukás 2004: 269–273; Történelmi Tár 1894: 551; Domonkos 1980: 53.

¹⁹ Történelmi Tár 1889: 777.

²⁰ H. Csukás 2004: 279–280, 358.

²¹ H. Csukás 2004: 310–311.

²² Nyakas 1981: 76.

²³ Szilágyi 1885: 284.

csinált öreg kerek(ne)k ara 1 forint.²⁴ A kerékgyártók nem csak kész alkatrészeket, de azoknak való faanyagot is árultak, hiszen a tulajdonosok maguk is el tudtak készíteni bizonyos darabokat. Heves és Külső-Szolnok vármegyében 1704-ben *készítetlen egy darab fa, kerék talpnak való* 1 fH 80 d., ez feltűnően magas ár (talán téves is) a többi termékhez és a lentebb említett Zólyom vármegyei hasonló tételhez képest. 1705-ben Abaúj vármegyében *Lőcsnek való egy pár Fáért* kellett fizetni 12 dénárt. Zólyom vármegye 1706-os limitációjában *készítetlen egy darab fa kerék talpnak való* 1 d., *Készítetett kerékb(en) helyhezített* 6 dénár. Felsorolja továbbá a kerékagynak való juhar (6 dénár) vagy másféle fa (4 dénár) és a rúdnak vagy tengelynek való bükkfa árát is.²⁵ Veszprém vármegye több árszabásában is szolgáltat információt a nyersanyagra nézve. 1724: *Egy par cser vagy szilfa odal* 80 dénár. Tolna megyében ugyanez 1743-ban 1 f.²⁶ Sopron vármegyében 1766-ban *Egy pár paraszt oldal Bűk fábu való* 1 flo, 10 d.²⁷

1771-ben Mária Terézia elrendelte, hogy a magyarországi megyék és városok tegyenek jelentést arról, milyen árucikkeket készítenek az iparosok, milyen árban, milyen mennyiségben, és ezek átlag mennyi idő alatt készülnek el. A jelentések nagy része hiányos, a statisztikák nem pontosak, illetve az egy havi, heti vagy napi munkából nem lehet következtetni az egész éves munkamennyiségre. Ennek ellenére érdemes idézni Sopron megye jelentését, a bognárokról csak ez a megye tett említést. Az árak rajnai forintok. *A Nagy-Martoni uradalmi kerékgyártó egy terhes szekeret minden hozzávalóval 22 frtért durvább, létrás szekeret járommal 12 frtért, egy drb parasztszekerbe való kereket 54 krért csinál. Fekete-Városon a kerékgyártó czéh csinál egy uj, nehéz szekeret létrák nélkül 10 frtért, középest 5 frt 45 krért, könnyűt 5 frt 30 krért, 2–3 hét kell egy szekér elkészítésére. Dénesfán az egyetlen mesterember évente 20 középfinom és 10 olcsó kereket csinál 1 frt 42 krjával és 1 frtjával darabját. Veperden és Lackenbachon 2, Nyéken, Kaboldon, Sigrabenben és Kalchgrubon egy-egy iparos lakik. Csinálnak: Kalles nevű szekeret, 15 nap alatt egyet, 10 frtért; parasztszekeret, 8 nap alatt egyet 5 frtért; nagyobb és kisebb kereket 1½ nap alatt egyet 90, illetőleg 80 denárért. Tengelyt ugyanannyi idő alatt, s ugyanannyiért, mint a kereket. Locsmádon 2, Basztifalván és Gogánfalván egy-egy kerékgyártó naponként két pár kereket vagy tengelyt csinálhat, tengelyt 2 frt, 1 frt 43 kr és 1 frtjával, kereket 1 frt 30 kr. és 1 frtjával. Egy kocsit egy hét alatt készítenek el.*²⁸ A termékek elkészítésének idejét illetően nehéz összehasonlítani az adatokat, hiszen nem tudjuk, hogy helyenként mennyire előkészített alkatrészekből dolgoztak.

Az egri kerékgyártók 1818-as árszabástervezetének végén azt a tanácsot is olvashatjuk, hogy a nyersanyagot 2 évig kell szárítani, továbbá hogy egy kocsi elké-

²⁴ H. Csukás 2004: 271, 274.

²⁵ H. Csukás 2004: 275–276, 278.

²⁶ H. Csukás 2004: 295, 309.

²⁷ H. Csukás 2004: 325.

²⁸ K. Karlovsky 1896: 1–4, 55.

szítése egy embernek kétheti munkájába kerül. Egy egész paraszt kocsira való fa ára pedig 18 R.f.²⁹

A járművek derekának anyaga, a kocsiszekrény formája tájanként változott. Lehetett kasos (fonott) vagy deszka derék, illetve [...] *kotsi kemény fa Oldal táblával* [...]. Somogy megyében találkozunk a *Táblás Korbájú Lóggós Kotsi*-val. Veszprém megyében ez az oldal a deszkás oldalt jelentette a szán esetében: *Illyes Szányhoz való deszka derék, de a' Bognár fájából, az-az Korba*.³⁰ A részletesebb limitációkból olyan technikai részleteket is megismerünk, amelyeket a 20. századi bognárok már nem alkalmaztak. A kerék javításának egyik módja a keréktalp foltozása volt, kerékagy puskázásra pedig a 18–19. századi limitációkban a következő adatot találjuk: *Egy vásott Kerék agynak fabúl való puskázása*. A kerék készítésénél több helyen utalnak kétféle ékezési módra: a kerék duplán ékezésére és a küllők közének ékezésére vagyis *közönséges ékezése-re*.³¹

Az árszabások közti különbségek jól nyomon követhetők egy kerék árában: egy *fakó kerék* Nyitrában 70, míg Zemplénben csak 40 dénár 1706-ban. Vas vármegyében 1708-ban az első és hátsó kerék 70–75 dénár. Kiugróan magas árakat találunk Bihar vármegyében: *Czéhbéli Mester ember csinálta edgy Öregh ökör, vagy Ló után való Szekér* 15 forint, a *Kisebb Szekér* 12 forint, *Annal is kisebb* 10 forint. Igaz, itt a limitáció végén azt is megjegyzik, hogy ha a megrendelő adja a fát, minden termékért csak feleannyi árat kell fizetni. Ezzel szemben Pozsony, Nyitra és Ugocsa vármegyékben egy egész kocsi, illetve szekér 5–6 forintba kerül. Vas vármegyében különbséget tesznek az első kerék (70 d.) és a hátsó kerék (75 d.) ára között. Előbbit *Rohonczinak*, utóbbit *Küszöginek* (köszeginek) nevezik. A Vas és Zala megyei települések kerékkészítéséről többet sajnos nem tudunk meg, ilyen jellegű említésük mindenestre a kerek mesterség, talán háziipar egy-egy központjára utal.³² Rohoncon önálló bognárcéhről tudunk, sajnos év nélkül.³³ Egy 1716-os Heves megyei árszabás szolgál példával arra, hogy bár a limitációk elkészítése a vármegyék joga volt, azok helyenként kikérték a városi magisztrátus és a mesteremberek véleményét is az ákról. Természetesen a legmagasabb árat mindig a mesterek adták, alacsonyabb árakat javasolt a városi vezetés, s a vármegye ez utóbbiakat vette figyelembe. Így egy ökrösszekér kerekének ára 1 forint 13 dénár helyett 1 forint lett. Sőt, bizonyos termékeknél még lejjebb, akár a mesterek által meghatározottak felére szorította az árakat a vármegye (egy új, hátulsó saroglya például 60 dénár helyett csak 30 dénár), esetleg nem is vette be valamennyi terméket a limitációba.³⁴

²⁹ H. Csukás 2004: 377.

³⁰ H. Csukás 2004: 344–345, 354; Paládi-Kovács 2003: 147.

³¹ H. Csukás 2004: 341, 353, 385.

³² H. Csukás 2004: 282.

³³ Domonkos 1991b: 140–141.

³⁴ H. Csukás 2004: 286–287.

A vármegyék közt az árak tekintetében a fent említetten kívül kiugróan nagy eltérést nem találunk. A 19. század első felében, 1812-ben egy *fakó kerék* ára Somogy megyében már 1 fl. 15 kr. volt, egy ökrös szekér 10 fl. 30 kr.³⁵ A teljes járművek közül a kerékgyártó árszabásokban elsősorban a vasalatlan, fakó szekér árát találjuk meg. Hiszen a vásárra a vasalás után a kovács vitte a szekereket és kocsikat, ezért a kovács limitációkban jóval gyakrabban találkozunk a szekerek, kocsik, hintók árával. Emellett feltüntetik a teljes vasmunka árát is.³⁶

A falusi és városi árak megkülönböztetését nem csupán a faanyag ára indokolta. A 18. század első felétől a mesterség fejlődését jelzi, hogy egyes árszabások megkülönböztették a *paraszt bognárokat* és a céhes mestereket. A falusi bognárok ugyanis elsősorban a paraszti igényeket elégítették ki, de több olyan termék is van, amelyet falun és városon egyaránt készítettek. Ebben az esetben az árszabás mindkét árat jelöli. Ilyenek például Vas vármegye 1723-as limitációja vagy Nógrád vármegye árszabásai 1744-ből, 1778-ból és 1813-ból is. Nógrád vármegyében 1744-ben *Egész vás alá való Lovas szekérnek fa munkája ha Céhes Mester Ember csinállyá 5 f.R., Ha paraszt Ember csinállyá 4 f.R.* Többek közt a Tolna megyei 1743-as árszabás is igazolja, hogy parasztszekérbe való vasalatlan kereket (több helyen *fakó kerék* vagy *paraszt kerék*) inkább falusi bognár készített.³⁷

Szatmár vármegyében (Csenger) szintén 1706-ban minden terméknél megkülönböztették a vásárra és a megrendelésre készült, azaz „*Mondva Csinált*” darabok árát, utóbbiakért többet kellett fizetni. Ezt a megkülönböztetést a későbbi satmári árszabásokban 1725-ben és 1812-ben már nem találjuk meg.³⁸

A 18. század második felétől egyes árszabások a piackörzetekre engednek következtetni. Ekkor a megyék árszabási joga bővült, és a nagyobb városok piackörzetébe eső megyék az érintett szabad királyi városokkal közösen alkották meg a limitációkat.³⁹ A kerékgyártó árszabások közül 1812-ből rendelkezünk ilyen együttműködésről adattal. Ekkor Nógrád vármegye készített Gömör és Zólyom vármegyékkel egyeztetve árszabást, amely *csupán az adózó népnek legszükségesebb vásári műveket tartalmazza*.⁴⁰

Az egyszerűbb egykerekes és kétkerekes járműveket (talicska, taliga) az árszabások alapján szinte valamennyi vármegyében megtaláljuk.⁴¹ Az árszabások a talicska háromféle változatát sorolják fel: a *kőhordó* (vas alá való dupla küllőjű),

³⁵ H. Csukás 2004: 354–355.

³⁶ H. Csukás 2004: 190. Ilyen árszabás például a Veszprém megyei kovácsoké 1794-ből: H. Csukás 2004: 192–193.

³⁷ H. Csukás 2004: 317, 309.

³⁸ H. Csukás 2004: 279–281, 301, 357–358.

³⁹ Balogh 1981: 71–72.

⁴⁰ H. Csukás 2004: 351–352.

⁴¹ Az árszabásokban nem találunk *furikot*. Targonca egyetlen általunk ismert árszabásban szerepel, a Bihar vármegye által 1724-ben kiadott limitációban: *Föld hordo targoncza kőr lős kerékre*. H. Csukás 2004: 299.

a *mészhordó* és a *közönséges talicskát*. Moson, Pozsony és a kevésbé részletes limitációkkal rendelkező Zólyom, Ung, Bereg és Ugocsa vármegyékben nincs utalás a talicskára és a taligára. Pozsony és Ugocsa vármegyékben azonban megtaláljuk az eketaligát 1706-ban. A többi vármegyéből származó limitációk arra engednek következtetni, hogy a fent említett járművek országosan elterjedtek voltak, azonban – ahogy a mezőgazdasági eszközöket – ezeket sem tüntették fel minden esetben az árszabásokban, illetve háziiparosok készíthették őket. *Lektikát* vagy *leptikát* Veszprém, Komárom, Pest–Pilis–Solt, Csanád, Csongrád vármegyékben és a Jász–Kun területben említettek a 18. század végi, 19. század eleji árszabások. *Kordét* csak Veszprém megyében találunk, ott az 1813-as limitációban együtt szerepel a *leptikával*. Szintén háziiparosok készíthették több helyen a *szánokat*, amelyekre még kevesebb utalást találunk az árszabásokban, mint a taligákra és talicskákra: Sopron, Vas, Veszprém, Komárom, Nyitra, Pest–Pilis–Solt, Szepes, Sáros, Csongrád, Abaúj és Zemplén vármegyékben, habár feltehetően szintén igen elterjedt eszköz volt. A *korcsolya* árát Győr, Bács–Bodrog, Csongrád, Békés és Csanád vármegyék, illetve a Jász–Kun terület limitációi tartalmazzák.⁴²

A *hegyallyai szekeret*, ami egy hat ökör után való nehéz, vasalt szekér, mindössze három limitációban találjuk meg: Pozsony és Nyitra megyékben is 1706-ban említik először, de 1703-ban már a Sopron megyei árszabásban is szerepel. Utóbbiban kiemelik, hogy a járművet Pozsonyban 6, míg más városokban 5 F.-ért adják.⁴³

Gyakran megjelenik a már korábban említett *furmányos szekér* is, elsősorban Felső-Magyarországon: Heves és Külső-Szolnok vármegyében (1704), Zólyom vármegyében (1706), Szepes vármegyében (1721) (5. melléklet). A 13. század óta ismert, nagy terhek szállítására szolgáló mázsaszekeret a limitációkban *társzeker*-ként találjuk meg, s a korábbi kutatások szerint elsősorban a Felföldön és a Dunántúlon terjedt el. A 17–18. században Erdélyből ismerjük.⁴⁴ Kelet felé terjedő útját az árszabások is igazolják, hiszen a 18–19. században Nyugat-Magyarországról már csak Győr (1744), míg keletebbre Pest–Pilis–Solt (1812), Borsod (1744), Heves és Külső-Szolnok (1716), Csongrád (1765–1803), Békés (1812), Csanád (1813) vármegyékben is megemlítik. A társzekeret deszka- vagy fonott oldallal is készítették: *Egy tar szeker fodéletül, és minden hozzá tartozandó alapotokkal e gyüt ha deszkával vagyon az oldal ki tsinyalva 28f. A ki pediglen deszka béllés nélkül kassal vagyon 23f.*⁴⁵ A kalmároknak való *lant kocsisnak való egész födeles szeker* csak Borsod, Heves és Külső-Szolnok, valamint Csongrád megyék árszabásaiban jelenik meg a 18. században.⁴⁶ Más, a kereskedőknek készített járművek-re is találunk példát, mint a *törkölyhordó* (például Zemplén 1666, Szepes 1721,

⁴² H. Csukás 2004; Paládi-Kovács 2003: 147; Bárh 1987: 75–76.

⁴³ H. Csukás 2004: 276–277; Domonkos 1980: 37.

⁴⁴ Paládi-Kovács 2003: 74; Szilágyi 1882: 284, 335, 407. (17. századi erdélyi limitációk).

⁴⁵ H. Csukás 2004: 338.

⁴⁶ Domanovszky 1917; Paládi-Kovács 2003: 73–74; H. Csukás 2004: 97, 284.

Abaúj 1696, 1705) vagy *borért járó szekerek* és a *sós szekér* (5. melléklet). Utóbbit Nógrád megye kovács árszabásában találjuk meg 1696-ban.⁴⁷

A Dunántúlon igen elterjedt volt a *győri* és *somorjai kocsi*. A győri kocsi, illetve győri kocsiodal Sopron, Vas, Zala, Veszprém, Somogy, Tolna, Bács–Bodrog és Békés vármegyék limitációiban jelenik meg. Megtaláljuk továbbá a somorjai kocsival együtt Moson, Győr, Heves és Külső-Szolnok és Csongrád megyékben is. Somorjai kocsit említene még Pozsony, Nyitra és Esztergom megyék árszabásai, ez utóbbiakban győri kocsit nem találunk. A Néprajzi Lexikonban Keszi-Kovács László által írt szócikkek szerint a somorjai kocsi oldalai hátul domborúan görbék, hátul két löcs, elől két rakonca támasztja, de létezik négylöcsös változata is. Valóban több árszabásban találunk erre utalást: *Somorjai Kotsiba való fürgetűért és hosszú rakontzáért*.⁴⁸ Keszi-Kovács szerint a kocsi megnevezésből következtethetünk arra, hogy lófogatolással használták, ám az árszabások több helyen is következtetlenül használják a *kocsi* és *szekér* megnevezést. Ezt igazolja az 1706-os Nyitra vármegyei kovács árszabás is: *Mezőre való őrkör Szekér a' vagy Somorjai forma Kocsi tól*.⁴⁹ A Néprajzi Lexikon szócikke megemlíti a *somorjai szekeret* is, amely egy sokkal hosszabb, mint a kocsi, és feltehetően ökrökkel vontatták. A fenti források alapján sajnos méreteket nem tudunk. Ez a járműfajta mind az Észak-Dunántúlon, mind az Alföldön nagyrészt 18. századi limitációkban jelenik meg, bár ismerjük az 1853-as győri árszabásból is,⁵⁰ így a 19. századi dokumentumok feltehetően további kutatásokat igényelnek. A győri kocsi a Néprajzi Lexikon szerint 4 rakoncás, deszkaoldalas, elől és hátul görbe saroglyákkal. Használtnak hozzá hosszú *faroskast*, első rövid *szekérkast* és hosszú *körülkast*.⁵¹ Az árszabásokban elsősorban a hajtott oldalra találunk utalást: *Könnyű Győri Kocsihoz való hajtott oldalak*.⁵² Paládi-Kovács Attila kisalföldi limitációk elemzésével jutott arra a következtetésre, hogy a győri és somorjai kocsi ugyanazt a járműtípust takarja, hiszen mind a kettő hajlított oldalakkal készült, illetve a vizsgált árszabások csak egyik vagy másik típust tartalmazták.⁵³ A két jármű valóban hasonlított a Dunántúlon jellegzetes hajtott oldal miatt, találunk azonban olyan limitációkat is, ahol mindkét típus szerepel, illetve hasonlóságukra utalnak. 1744-ben a Győr vármegyében például *Edgy Győri vagy Somorjai görbe oldalu Sraglás kotsi* árát határozták meg. Mosonban, 1724-ben a kerékgyártók termékei közt még győri kocsiról, 1744-ben a kovácsoknál már somorjai kocsiról vagy szekérről olvasunk.⁵⁴ Ezek a példák akár azonosságra is utalhatnának. Heves és Külső-Szolnok vármegye 1716-os árszabása

⁴⁷ H. Csukás 2004: 57, 271, 273, 276, 288.

⁴⁸ H. Csukás 2004: 324.; MNL 1977–1982.

⁴⁹ H. Csukás 2004: 71.

⁵⁰ Timaffy 1979: 118.

⁵¹ MNL 1977–1982.

⁵² H. Csukás 2004: 325.

⁵³ Paládi-Kovács 2003: 146–147.

⁵⁴ H. Csukás 2004: 137, 294, 313.

azonban külön-külön említi a két járművet: *Egy Győri forma Görbe oldalú saroglya val edgyütt*, illetve *Somorjai kocsiba való fergetyűért és hosz(sz)ú rakonczáért*. A Csongrád megyei 1765-ös limitációban hasonló sorokat találunk: *Edgy Győri forma görbe oldalú Szekér szaraglával edgyütt*, *Somorjai Kotsiba való förgetűért és hoszsú rakontzáért*.⁵⁵ A járművek sajátossága a görbe oldalon túl a győri kocsik esetében a görbe saroglya volt, míg a somorjai kocsinál a legtöbb árszabás megemlíti az első rakoncákat, illetve az ezek rögzítésére alkalmas fergettyűt.

Kevesebb helyen ugyan, de megtaláljuk a limitációkban az *óvári* és a *baranyai kocsit* is. Az óvári kocsit csak Moson megyében említik 1744-ben, ebből mindössze annyi derül ki, hogy saroglyás kocsiról van szó. Rögtön utána ugyanúgy 6 f. 50 d.-ért következik a „*Hat ókrős ovári szekér*”.⁵⁶ A baranyai kocsik a Kiskunság, Nagykunság, Szeged, Hódmezővásárhely területén elterjedt volt a 18. században, sőt, a 19. században is. A Györffy István által idézett nagykunsági 1770-ből származó adat szerint egy 2 lovas, egyenes oldalú kocsiról van szó. A baranyaiak még a 19. században is többek közt kocsikat is hoznak a szegedi vásárokra. Fényes Elek szintén írja, hogy a baranyaiak és a nógrádiak a kész kocsikat az Alföldre hordják.⁵⁷ A limitációkból Csongrád és Borsod megyéből ismerjük a baranyai szekeret és kocsit. Mint fentebb említettük, a szekér és kocsi megnevezés ekkor még nem feltétlenül utal a jármű elé befogott állatokra is. A Csongrád megyei árszabásról mindössze annyi derül ki, hogy 18. századi, nem közöl részletet sem a járműről, csupán annyit tudunk meg, hogy itt az ára 4 f. A baranyai kocsi eljutott viszont Borsod megyébe is, ahol 1770-ben már *Egy Baranyai görbe oldalú saroglyával való szekér* 8 Rf., jelentős tehát az árkülönbség. Néhány sorral lentebb az is kiderül, hogy a somorjai kocsihoz hasonlóan a baranyai kocsi is elől hosszú rakoncákkal rendelkezik: *Baranyai kotsiba való fergetyűért és hossú rakontzáért*.⁵⁸ A baranyai kocsi jellegzetességei lehettek tehát az egyenes oldal, görbe saroglya, elől két hosszú rakonca és hátul löcs.

Csongrád megyében olvashatjuk még a 18. századból a *vásári tóth szekér* kifejezést.⁵⁹ Erre egyéb forrást egyelőre nem ismerünk, de feltehetően azokra a járművekre vonatkozik, amelyeket Nógrád megyéből hoztak ide vásárokra, s készítették az itteni kerékgyártók is. A Jász és Két-Kun kerület árszabásában 1812-ben említik a *közönséges tóth fakó szekeret*; tehát vasalatlan is lehetett a jármű. Ennek ellenére a kovács limitációkban a *tóth* jelző utalt a szekerek vasalására is. A Csongrád megyei kovácsoknál ennek részletes leírását találjuk ugyanebből az időszakból: *szekér vasazása Tóth vassal, vagyis Csetneki vagy más Magyar Országai Vass Bányabúll való vassal*.⁶⁰

⁵⁵ H. Csukás 2004: 285, 323–324.

⁵⁶ H. Csukás 2004: 311.

⁵⁷ Györffy 1929: 57; Bálint 1977 2: 51; Paládi-Kovács 2003: 75; Fényes 1842: 215.

⁵⁸ H. Csukás 2004: 302, 327.

⁵⁹ H. Csukás 2004: 302.

⁶⁰ H. Csukás 2004: 125, 361.

A 18–19. századból ismert *debreceni szekeret*⁶¹ a kerékgyártó árszabások nem említik, feltűnnek viszont a Békés és Bihar vármegyei kovács limitációkban, melyek az erős vasalásra is utalnak: *Egy lücsnek Debreczeni modgyara megh vasaltatasaért.*⁶²

A Dunántúlon Vas (1708), Fejér (1725) és Veszprém (1794, 1813, 1819) vármegyékben említik a *cseh oldalt*: *Egy terhes négy ló, vagy ökör után való Tseh oldalú szekér; hozzá való saráglyával, 's rúddal.*⁶³ Sajnos erről több részletet egyelőre más forrásokból sem ismerünk.

Az 1716-os Heves megyei limitációban találkozunk a 18. századi árszabások közt először a *hintóval* (amiről a 17. században csak Kassán olvashattunk, de feltehetően azóta több helyen is készítették), a *csézával* és a *lógós kocsi*val. Ezek a városi igényeket kiszolgáló járművek az 1720-as évektől egyre gyakrabban jelennek meg az árszabásokban. Gyakoriságuk a mesterség fejlődését, az igények átalakulását igazolja.⁶⁴

A kerékgyártóknak új megrendelést jelentett a postaszolgálat, amelynek megszervezése már a 16. században megkezdődött, de a szolgálatot a 18. század elejéig lovas futárok teljesítették. A század elején azonban megindult a postakocsi-közlekedés, ennek megfelelően Vas megyében már 1708-ban megtaláljuk a *bakos postakocsi* árát. Ez a jármű a század első felében az egész országban elterjedt.⁶⁵ Jelzi ezt az 1744-ben Kassán kiadott árszabás, amely szintén tartalmazza a postakocsit. Borsod és Zemplén egyes városai is bekerültek a postahálózatba: Ónod, Tokaj, és Miskolc, utóbbi 1790-ben.⁶⁶

A céhkorszakban megfigyelhető történeti rétegek valamennyi kisipari ág kutatója számára ismertek. A nagyobb mérföldköveket a limitációk kiadásában bekövetkező változások és a kontárkérdésben zajló viták jelzik, amelyek a 18. század végétől először a Dunántúlon, majd az ország keleti felében, Erdélyben, és legkésőbb a Délvidéken fejtették ki hatásukat a 19. század közepéig.⁶⁷ A gyáripár elszívó hatása a bognároknál és a kovácsoknál az 1840-es évektől kezdődően jelentkezett.⁶⁸ A limitációkban a termékek egyes alkatrészeinek megjelenésére vagy anyagának módosulására vonatkozó információk a néprajzi gyűjtések eredményeivel kiegészítve segítik a járművek szerkezetét érintő átalakulások kutatását.

⁶¹ K. Kovács 1977: 564; Balogh 1966: 75.

⁶² H. Csukás 2004: 149, 158.

⁶³ H. Csukás 2004: 283, 300, 342, 367, 383.

⁶⁴ H. Csukás 2004: 284.

⁶⁵ Spóner 2005: 163; H. Csukás 2004: 283.

⁶⁶ H. Csukás 2004: 284.

⁶⁷ Eperjessy 1967.

⁶⁸ Kócziánné Szentpéteri 1981: 187–188; Dóka 1979.

1. MELLÉKLET

Kassa⁶⁹

V. 1560.

Memoriale.

Egý thár zekereth ernieschtül fl. 3ii.

Egý koczit vekonth fl. 2. d. 65. (*A 65 kitörölve.*)

Ewregh koczit negy leoczre waloth fl. 3. ii d.

Egý eoregh kereketh d. 35.....28.

Kocsi kereketh d. 32.....25.

Egý eoregh zekergez az elseo tengely rudastul d. 40....32.

Koczi rudiath tengelestul d. 35.....28.

Egi eoreg zekerhez vtolso tengely agasostul d. 32.....25.

Koczihoz valo utolso tengelith agasostul d. 28.....20.

Egi puzta tengelith d. 12.....10.

Egi talpath ó kerekbe d. 3.

Mi most lelkunk zerinth igi esmertuk az ideohez kepest aminth a fat agiak es egieb eleseketh.

Kívül: Cecha rotariparorum 1560.*Jegyzet:* Az első árak mind kitörölve, az utolsók ezek fölé írva.

2. MELLÉKLET

Szepességi árszabály 1610-ből.⁷⁰

Wagner

Umb ein gemeinen fuhr wagen soll man fl. 1 dr. 70, umb einen grossen fuhrwagen mit Letern fl. 2, dr.

50. Umb ein Neyen kutsching fl.2. Umb ein kutschrad dr. 25, umb ein Fuhrmannsrad dr. 30.

3. MELLÉKLET

A kassai céhek árszabása (Limitációja) – Kiadta Kassa város tanácsa 1635. febr. 1.⁷¹

Kerékgyártó cég

Egy új hintó szekeret szerszámostól	per	20 f.	–
Item fél » » »		14f.	–
Egy uj marhás szekeret		8 f.	–
Egy furmányos szekeret		8 f.	–
Egy kocsit szerszámostól együtt		6 f.	–
Egy uj két lovu szekeret		5 f.	–
Egy hintós uj bakot avagy elővaló csinálhatni		2 f.	–
Az uj bíró szekeret		7 f.	50d.

⁶⁹ Történelmi Tár 1889: 777.⁷⁰ Történelmi Tár. 1890: 777.⁷¹ Kerekes 1901: 475–476.

Egy bokor kocsira való létra nro 2	1 f.	50 d.
Hintóra való két létra per	1 f.	50 d.
Egy pár létra posztó szekérhez	1 f.	25 d.
» » » boros »	1 f.	20 d.
Egy uj tengely elejével együtt, akiben két kerék jár	–	75
Egy uj kereket furman szekérhez per	–	65 d.
Egy kocsi kereket	–	50 d.
Egy szekérben a hátulsó darabot újonnan csináltatni a kiben a kerék jár	–	50 d.
Egy ó kereket talpalni	–	48 d.
Egy talptól	–	4 d.
Egy küllőtől	–	2 d.

4. MELLÉKLET

Abauj vármegye 1669. december hó 10-én kelt limitációja⁷²

Kerégyártók

	frt	denár
Egy furmányos szekérhez való hátulsó kerékért	–	75
Afféle kerékért elsőért városban 60, falun	–	45
Egy furmányos szekérre való kas	–	36
Egy kocsira való kas	–	50

5. MELLÉKLET

Lőcse, Szepes vármegye 1721.

Kerék jártók.⁷³

	Hung.f.	Den.
kerék agynak való fá	–	4
Tengelynek való fa	–	6
Egy formanyos Szekére való első egy kerék városbán	–	60
Falu helyen	–	60
Ugyan formanyos Szekére való hatulsó egy kerék Városbán	–	75
Hatulsó Tengelyért vankosostúl Varosban	–	60
Falu helyen penig	–	50
Első Tengely rudastul	–	90
Falu helyen	–	60
Egy Pár Lajtorja Törkely hordó Szekérre	–	70
Egy közenséges Szekére Lajtorja	–	36
Nyari Szekere való Lajtorja	–	60

⁷² Acsády 1894: 92.

⁷³ H. Csukás 2004: 288.

Egy kerék Tálpatúl	–	6
Egy pár boronatul	–	24
Egy formányos Székére való kas	–	30
Egy Kocsira való kas	–	45
Egy Szécska metélő láda	–	30
Egy Tengely rúd faragasatul	–	12
Fát hordo Szán négy lóra valo	–	36
Két marhára való	–	24
Löcsnek való Bokor fair	–	6
Szánnak talpaltatasatul	–	24
Csézára való hatulsó egy kerék	1	20
Első ugyan Sézara való Kerék	1	

IRODALOM

ACSÁDY Ignác

1894 Régi árvíszonyok. Abauj vármegye 1669. december hó 10-én kelt limitációja. *Magyar Gazdaságtörténeti Szemle* 88–95.

BÁLINT Sándor

1977 A szögedi nemzet. A szegedi nagytáj népelete 2. *Móra Ferenc Múzeum Évkönyve* 2. 5–76. Szeged: Móra Ferenc Múzeum.

BALOGH István

1966 A lófogatok Debrecenben a XVIII–XIX. században. II–III. *Ethnographia* LXXVII. 74–92., 229–253.

1981 Megyék és városok harca a limitációk körül a XVI–XVII. században. In Nagybakay Péter (szerk.): *IV. Kézművesipartörténeti Szimpózium*. 69–73. Veszprém: Magyar Tudományos Akadémia Veszprémi Akadémiai Bizottsága.

BÁRTH János

1987 Pest–Pilis–Solt vármegye 1812. évi ár- és bérszabása. *Cumania* 10. 155–207.

BODGÁL Ferenc

1967 Az ároktövi kovácsok. *Ethnographia* LXXVIII. 202–218.

BOGDÁN István

1973 *Régi magyar mesterségek*. Budapest: Gondolat Könyvkiadó.

CSEH Fruzsina

2012 Újabb 20. századi források a kerékgyártó mesterség ipartörténetéhez. Két bognár pénztárkönyv forráskritikai értelmezése. In Márkusné Vörös Hajnalka (szerk.): *Céhládától az adatbázisig. Új utak és eredmények az ipartörténet kutatásában*. A Veszprém Megyei Levéltár kiadványai 26. 321–334. Veszprém: Veszprém Megyei Levéltár.

H. CSUKÁS Györgyi (szerk. és bev.)

2004 *Az Mester Emberek Míveinek árazása. Vasárosok, kovácsok, kerékgyártók, kaskötők ár-szabásai (1626–1821)*. Budapest: MTA Néprajzi Kutatóintézet.

DÓKA Klára

1979 *A pest-budai céhes ipar válsága (1840–1872)*. Budapest. Akadémiai Kiadó.

DOMANOVSKY Sándor

1917 Mázaszekér. In *Emlékkönyv Fejérpataky László életének hatvanadik évfordulója ünnepére*. 37–74. Budapest: Franklin Társulat.

DOMONKOS Ottó

- 1956 Kovács árjegyzék. *Néprajzi Közlemények* I. 276–280.
- 1980 *Ár- és bérlimitációk Sopron városban és Sopron megyében (XVI–XIX. sz.)* Budapest: MTA Néprajzi Kutatócsoport. / Előmunkálatok a Magyarság Néprajzához 8./
- 1981 Soproni és Sopron megyei árszabások és a limitációkataszter tanulságai. In Nagybakay Péter (szerk.): *IV. Kézművesipar-történeti Szimpózium*. 45–61. Veszprém: Magyar Tudományos Akadémia Veszprémi Akadémiai Bizottsága.
- 1991a Ár- és bérszabályzatok. In Domonkos Ottó – Nagybakay Péter (szerk.): *Magyar Néprajz* III. *Kézművesség*. 705–726. Budapest: Akadémiai Kiadó.
- 1991b A kézművesség szerepe a falu anyagi kultúrájának alakításában. In Domonkos Ottó – Nagybakay Péter (szerk.): *Magyar Néprajz* III. *Kézművesség*. 7–154. Budapest: Akadémiai Kiadó.

DOMONKOS Ottó – KISS Mária – NAGYBÁKAY Péter (szerk.)

- 1986 *A magyarországi árszabások forrásanyagának katasztere 1463–1848*. I–II. Budapest: Magyar Tudományos Akadémia Veszprémi Akadémiai Bizottsága.

EPERJESSY Géza

- 1967 *Mezővárosi és falusi céhek az Alföldön és a Dunántúlon (1686–1848)*. Budapest: Akadémiai Kiadó.

FÉNYES Elek

- 1842 *Magyarország statistikája* I. Pest: Trattner – Károlyi.

FLÓRIÁN Mária

- 1994 A céhes mesterek termékeinek árazása. „Tsak egy Mester Emberhez illő öltözet, s mertekletes élet módgya”. In Kisbán Eszter (szerk.): *Parasztkultúra, populáris kultúra és a központi irányítás*. 99–105. Budapest: MTA Néprajzi Kutatóintézet.

FODOR László

- 1993 Az erdélyi árszabályzatok. In Nagybakay Péter (szerk.): *VIII. Kézművesipar-történeti Szimpózium*. 19–28. Veszprém: Magyar Tudományos Akadémia Veszprémi Akadémiai Bizottsága.

GYÖRFFY István

- 1929 Régi följegyzésekből. *Néprajzi Értesítő* XXI. 55–57.

K. KARLOVSKY Endre

- 1896 Magyar gyár- és kézműipar 1771–74-ben. *Magyar Gazdaságtörténeti Szemle* 1–2. 1–64.

KEMECSI Lajos

- 1998 *Szekerek, kocsik, szánok. Paraszti járműkultúra Észak-Dunántúlon*. Budapest: MTA Néprajzi Kutatóintézet.
- 2009 Miről árulkodik egy kontóskönyv? In Nagy Zoltán – Szulovszky János (szerk.): *A vasművesség évezredei a Kárpát-medencében*. 203–208. Szombathely: Vas Megyei Múzeumok Igazgatósága.

KEREKES György

- 1901 A kassai céhek árszabása (Limitációja). *Magyar Gazdaságtörténeti Szemle* 471–483.

KLAMÁR Zoltán

- 2005 Egy magyarkanizsai bognárdinasztia története a családi jegyzetfüzet és iratanyag tükrében. In Bati Anikó – Berkes Katalin – Elter András – Nobilis Júlia (szerk.): *Parasztélet, kultúra, adaptáció*. 13–34. Budapest: Akadémiai Kiadó.

KÓCZIÁNNÉ SZENTPÉTERI Erzsébet

- 1981 A pest-budai kocsigyártó céhek és szerepük a fogatolt járművek gyártásában. In Nagybakay Péter (szerk.): *IV. Kézművesipar-történeti Szimpózium*. 185–188. Veszprém: Magyar Tudományos Akadémia Veszprémi Akadémiai Bizottsága.

KOTHENZ KELEMEN

- 2012 *Kovácsok kézjegye. A sükösd-i kovácsmesterek munkavégzése és kapcsolatrendszere a 19. század második felében.* Baja: Bács–Kiskun Megyei Múzeumi Szervezet.

K. KOVÁCS László

- 1977 Debreceni szekér. In Ortutay Gyula (főszerk.): *Magyar Néprajzi Lexikon* I. 564. Budapest: Akadémiai Kiadó.

MNL

- 1977–1982 Ortutay Gyula (főszerk.): *Magyar Néprajzi Lexikon* 1–5. Budapest: Akadémiai Kiadó.

NYAKAS Miklós

- 1981 A Hajdúkerület 1793-as limitációja. In Nagybakay Péter (szerk.): *IV. Kézművesipar-történeti Szimpózium.* 74–77. Veszprém: Magyar Tudományos Akadémia Veszprémi Akadémiai Bizottsága.

PALÁDI-KOVÁCS Attila

- 1998 Paraszti járművek néhány 18. századi árszabás tükrében. In Szende Katalin – Kücsán József (szerk.): *Isten áldja a tisztas ipart. Tanulmányok Domonkos Ottó tiszteletére.* 365–377. Sopron: Soproni Múzeum.
- 2002 A kézművesipartörténeti kutatások és a néprajz. In Szulovszky János (szerk.): *X. Kézművesipar-történeti Szimpózium. Harminc év számvetése.* 19–22. Budapest: Magyar Tudományos Akadémia Veszprémi Akadémiai Bizottsága.
- 2003 *Szekerek, szánok, fogatok a Kárpát-medencében.* Szentendre: Szabadtéri Néprajzi Múzeum.

SPÓNER Péter

- 2005 A kerékgyártó-mesterség múltja Északkelet-Magyarország történelmi vármegyéiben a céhkorszak végéig (Abaúj, Zemplén, Borsod vármegye). *Herman Ottó Múzeum Évkönyve* XLIV. 155–171. Miskolc: Herman Ottó Múzeum.

SZILÁGYI Miklós

- 2009 Egy kisvárosi kovács kapcsolatrendszere (a 20. század első felében). In Nagy Zoltán – Szulovszky János (szerk.): *A vasművesség évezredei a Kárpát-medencében.* 209–214. Szombathely: Vas Megyei Múzeumok Igazgatósága.

SZILÁGYI Sándor (szerk.)

- 1875–1898 *Erdélyi országgyűlési emlékek.* Budapest: Magyar Tudományos Akadémia (1877. 2. kötet, 1882. 8. kötet).

TIMAFFY László

- 1979 Kisalföldi kocsik, szekerek. *Arrabona* 21. 117–144. Győr: Xántus János Múzeum.

Történelmi Tár

- 1889 *Ifj. Kemény Lajos közli: Kassa városi limitációk 1559–1608.* 773–784. Budapest: Történelmi Társulat.
- 1890 *Weber Samu közli: Szepességi árszabály 1610-ből.* 773–781. Budapest: Történelmi Társulat.
- 1894 *Merényi Lajos közli: Nemes Ungh vármegye limitációja az eladandó s veendő marhákról in anno 1666.* 544–557. Budapest: Történelmi Társulat.
- 1897 *Limitációja ez Hazában található és termő Materialéknak, pro moderno rerum statu.* 1707. 599–604. Budapest: Történelmi Társulat.

Fruzsina Cseh

PRODUCTS OF CARTWRIGHTS IN TARIFFS

The historical and regional comparison of cartwrights' tariffs is very instructive for the study of traditional crafts. The first cartwright tariff in Hungarian was compiled in 1560 in Kassa (Košice). The price of the products was influenced by various factors, such as the price of wood, or whether the cartwright in village or town made the product with a purchase order or for market sale. Several references can be found in tariffs about the raw material of components of vehicles and their way of processing. Besides the formerly published tariffs new data can be identified in a report about cartwright trade submitted by Sopron county in 1771 as a response to Empress Maria Theresa's appeal. Tariffs provide detailed information about various components, e.g. about the material used for the middle parts of the vehicles or about the forms of the carriage body. Regional differences can also be pointed in the prices of components. According to tariffs simple, one- or two-wheeled vehicles (barrows) could be found in almost all Hungarian counties. The geographical dissemination of various types of carts and wagons can be detected with the help of these tariffs. From the second half of the 18th century certain tariff documents contain references about market areas as well.